

Verfahren zur Musterprüfung von Motorschirmen

Seit März dieses Jahres gibt es separate Lufttüchtigkeitsforderungen für Motorschirme und Motorschirm-Trikes. Wir haben die Ultraleichtflugzeuge (UL) dieser Bauart von den gewichtskraftgesteuerten UL getrennt, um hier eine eigenständige Entwicklung zu ermöglichen. Durch die Vielzahl der Kombinationsmöglichkeiten und die Unterscheidung zwischen zulassungspflichtigen und nicht zulassungspflichtigen ULs scheint hier Klärungsbedarf zu bestehen. Dieser Artikel soll Licht ins Dunkel bringen.

Entsprechend § 1 Abs. 1 der Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO) bedürfen Luftsportgeräte der Musterzulassung. Ausgenommen hiervon sind die leichten Luftsportgeräte, wie sie im Abs. 4 desselben Paragraphen beschrieben sind:

„... (4) Ein- oder zweisitzige Luftsportgeräte ohne Motor oder mit einem nicht fest mit dem Luftfahrzeug verbundenen Motor und mit einer höchstzulässigen Leermasse von 120 kg einschließlich Gurtzeug und Rettungsgerät sind von der Musterzulassung befreit. Für diese Luftfahrzeuge hat der Hersteller die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsforderungen nach § 10a der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgeräten nachzuweisen. Für das zugehörige Schleppgerät gelten die Sätze 1 und 2 ohne Gewichtsbeschränkung.“

Den vom Gesetzgeber verlangten Nachweis der Erfüllung der Lufttüchtigkeitsforderungen durch den Hersteller kann nur eine vom LBA anerkannte Prüfstelle prüfen (für die motorisierten leichten Luftsportgeräte ist das der DULV). Mit anderen Worten, der Hersteller eines leichten Luftsportgerätes muß der Prüfstelle nachweisen, daß das von ihm gebaute Luftsportgerät die Lufttüchtigkeitsforderungen erfüllt. Dieser Nachweis bezieht sich immer auf das komplette Luftsportgerät (UL).

Um den Aufwand für diese Musterprüfungen in Grenzen zu halten, können Prüfungen anderer Prüfstellen anerkannt werden. So erkennt der DULV z. B. Prüfungen des DHV für Gleitsegel und Gurtzeuge an, wenn diese für motorisierte UL verwendet werden sollen - das geht natürlich nur innerhalb der geprüften Betriebsgrenzen. Das bedeutet, daß z. B. ein vom DHV für eine maximale Abflugmasse von 95 kg geprüftes Gleitsegel selbstverständlich auch im motorisierten Betrieb nur mit maximal 95 kg betrieben werden darf!

Aber wie funktioniert denn nun die ganze Geschichte? Hier einige praktische Beispiele:

Fall 1

Hersteller X stellt Antriebe für Motorschirme her. Sein Produkt A ist in Kombination mit Gleitsegel B mustergeprüft. Nun möchte er ein weiteres Gleitsegel C verwenden, welches Gleitsegelhersteller Y beim DHV erfolgreich für eine maximale Abflugmasse von 95 kg hat prüfen lassen. Antriebshersteller X stellt also beim DULV (der Prüfstelle für die motorisierten leichten Luftsportgeräte) einen Antrag auf Erweiterung der Musterprüfung für die neue Kombination (Antrieb A mit Gleitsegel C) und erbringt anhand eines Testfluges den Nachweis, daß die neue Kombination lufttüchtig ist. Gegen eine Gebühr (25,61 Euro) bekommt X das neue Gleitsegel C in die Liste für den Antrieb A eingetragen. Rechtlich gesehen haben wir hier ein komplett neues UL geprüft. Das Gleitsegel C kann jetzt zum unmotorisierten Fliegen entsprechend der DHV-Musterprüfung und für das motorisierte Fliegen (aber nur mit Antrieb A) entsprechend der DULV-Musterprüfung betrieben werden, beide Male mit einer maximalen Abflugmasse von 95 kg.

Fall 2

Antriebshersteller X möchte das Gleitsegel C für seinen Antrieb A verwenden, jetzt allerdings mit 135 kg maximaler Abflugmasse. Wir setzen voraus, daß Gleitsegelhersteller Y von Gleitsegel C einen ausreichend hohen Festigkeitsnachweis in der Schublade liegen hat. Hier muß Antriebshersteller X sich erst einmal mit Hersteller Y abstimmen, ob dieser überhaupt einverstanden ist und die entsprechenden Dokumente (Festigkeitsnachweise) zur Verfügung stellt.

Wiederum stellt Hersteller X einen Antrag auf Erweiterung seiner Musterprüfung und reicht dazu die entsprechenden Nachweise (von Hersteller Y) bei der Prüfstelle ein.

Da das Flugverhalten des Gleitsegels mit der höheren Abflugmasse noch nicht nachgewiesen wurde, wird die Prüfstelle einen Testpiloten beauftragen, die vom Antragsteller eingereichten Angaben zu überprüfen. Verläuft diese Überprüfung positiv, wird gegen die bereits bekannte Gebühr und die Erstattung der Kosten für den Testpiloten (aufwandsabhängig) das Gleitsegel C in die Liste für den Antrieb A eingetragen, aber eben mit der maximalen Abflugmasse von 135 kg statt 95 kg.

Gleitsegel C kann nun unmotorisiert mit der beim DHV getesteten Abflugmasse von 95 kg betrieben werden. Für das motorisierte Fliegen (wiederum nur mit Antrieb A!) darf Gleitsegel C mit einer maximalen Abflugmasse von 135 kg betrieben werden.

Fall 3

Wieder möchte Hersteller X ein neues Gleitsegel für seinen Antrieb A verwenden, aber jetzt hat er den Gleitsegelhersteller Y beauftragt, ein Gleitsegel Z, rein für den motorisierten Betrieb, mit einer maximalen Abflugmasse von 150 kg zu entwickeln. Dieses Gleitsegel will Hersteller X anschließend auch noch auf seinem einsitzigen Motorschirm-Trike T verwenden, daher die 150 kg. Wieder stellt X einen Antrag auf Erweiterung der Musterprüfung für Antrieb A mit Gleitsegel Z beim DULV. Nun reicht Gleitsegelhersteller Y beim DULV im Auftrag von Antriebshersteller X alle erforderlichen Nachweise sowie ein Mustergerät zur Einlagerung ein. Wiederum wird die Prüfstelle einen Testpiloten und diverse Sachverständige beauftragen, die eingereichten Angaben zu überprüfen. Verläuft die Überprüfung positiv, wird gegen die bereits bekannte Gebühr sowie die Erstattung der Kosten für den Testpiloten und die anderen Sachverständigen (aufwandsabhängig) das neue Gleitsegel Z in die Liste für den Antrieb A eingetragen, mit einer maximalen Abflugmasse von 150 kg. Das Gleitsegel Z darf nur für den motorisierten Betrieb mit Antrieb A mit einer maximalen Abflugmasse von 150 kg verwendet werden.

Fall 4

Das im Fall 3 geprüfte Gleitsegel Z möchte Hersteller X nun auf seinem bereits geprüften einsitzigen Motorschirm-Trike T verwenden. Wiederum stellt Hersteller X einen Antrag auf Erweiterung seiner Musterprüfung, jetzt also für Trike T mit Gleitsegel Z, und erbringt anhand eines Testfluges den Nachweis, daß die neue Kombination lufttüchtig ist. Den Antrag und ein Protokoll des Testfluges reicht Antriebshersteller X beim DULV ein und bekommt gegen die bekannte Gebühr von 25,61 Euro das neue Gleitsegel Z in die Liste für das Motorschirm-Trike T eingetragen.

Das hört sich zunächst furchtbar verwirrend an, ist es aber nicht. Derzeit gibt es 769 mustergeprüfte Kombinationen (Antrieb/Schirm) in unserer Datenbank - wir bemühen uns, die Kontrolle zu behalten.